

255287

OST-1995-246-189

**SESIÓN CONJUNTA
GRUPOS DE TRABAJO NO. 1 Y NO. 3 DEL GRUPO TRILATERAL DE ASESORÍA DE
TRANSPORTE Y
GRUPO DE TRABAJO NO. 1 DEL SUBCOMITÉ SOBRE NORMAS DE TRANSPORTE
TERRESTRE
28 DE MAYO DE 2003/SAN ANTONIO, TEXAS**

DECLARACIÓN DE CONCLUSIONES

**Grupo de Trabajo del GTAT sobre Operaciones y Facilitación Transfronterizas
(GTAT #1)**

1. Las Partes acordaron actualizar periódicamente los manuales de operaciones de autotransporte publicados el año pasado. Estados Unidos reiteró su oferta de traducir el manual de México al inglés tan pronto se publique en forma final. Los manuales han sido publicados en los respectivos sitios en Internet de los países.
2. Canadá informó que las jurisdicciones miembros del Plan Internacional de Registro (IRP por sus siglas en inglés) han aprobado una enmienda al acuerdo de IRP, para facilitar el cumplimiento, por parte del Gobierno de México, de los requisitos que hagan posible la plena participación de ese país en el plan, y que los miembros del Acuerdo Internacional de Impuesto de Combustibles (IFTA por sus siglas en inglés) también han adoptado una medida similar. Se señaló que el comité trilateral ad hoc sobre temas referentes al IRP y el IFTA se reunirá en México el 9 de julio, para proseguir el diálogo sobre un posible enfoque de tres fases de participación inmediata, intermedia y a largo plazo de autotransportistas mexicanos en los programas del IRP y del IFTA.
3. México expresó preocupación acerca de la disponibilidad de cobertura de seguros estadounidenses para empresas de autotransporte mexicanas, especialmente para las que llevan a cabo transporte transfronterizo de materiales peligrosos. Las Partes convinieron en solicitar a los reguladores de seguros de los tres países la convocatoria de una reunión del grupo de trabajo trilateral ad hoc de autoridades y representantes del sector de los seguros, e invitar a las empresas de autotransporte mexicanas a participar en ella.
4. Las Partes examinaron y aprobaron un ensayo en que se describe el alcance de la labor del Grupo de Trabajo. Se señaló que dados los amplios ámbitos de responsabilidad y el carácter interdisciplinario de GTAT #1 sería importante seguir trabajando en estrecha relación con otros grupos del GTAT y grupos de trabajo del SNTT. Se convino en que el GTAT #1 y el SNTT #1 seguirían reuniéndose en sesión conjunta.

Grupo de Trabajo del SNTT sobre Normas sobre Conductores y Vehículos y Supervisión del Autotransporte (SNTT #1)

1. Las Partes reconocieron que es mucho lo logrado en cuanto a una mayor compatibilidad de las normas de los países, y expresaron que la labor restante requiere consultas bilaterales.
2. El Grupo de Trabajo acordó preparar un informe en que se resuma la labor realizada hasta ahora. Reconociendo el hecho de que las normas referentes a supervisión de conductores, vehículos y empresas de transporte varían con el tiempo, las Partes convinieron en seguir trabajando juntas, bilateral o trilateralmente, en la medida en que sea necesario. También se concluyó que esa labor podría continuar bajo la égida del GTAT #1, y que podría ponerse a consideración de los jefes de GTAT/SNTT una recomendación a esos efectos.

Grupo de Trabajo del GTAT sobre Intercambio de Datos Electrónicos (GTAT # 3)

1. Se convino en que, dado su carácter técnico, el GTAT #3 seguirá trabajando en forma independiente, pero que se reunirá periódicamente con el GTAT #1 y con el SNTT #1 para dar cuenta de su labor en curso.
2. México dio cuenta del avance de su programa de intercambio de datos con Estados Unidos, haciendo hincapié en que ambos países mantengan estrictos controles sobre el acceso de los usuarios a la base de datos. La información sobre conductores se actualiza regularmente y se pone a disposición de Estados Unidos y de Canadá.
3. México solicitó a Estados Unidos información sobre vehículos automotores comerciales, similar a la que ya puso a disposición de los Estados Unidos. Estados Unidos señaló que no existe en ese país una base de datos federal centralizada, ya que cada estado mantiene sus propios registros de vehículos. Estados Unidos accedió a realizar consultas con la organización del IRP para determinar la mejor manera de responder a la solicitud de México.
4. México entregó a los Estados Unidos archivos de computadora que contienen datos sobre 4,000 conductores y vehículos estadounidenses que han recibido citaciones por infracciones cuando operaban en México. #

Participantes:

Canadá

Andrew Spoerri

Geoff Gander

Brian Orrbine

Darren Christle

Audrey Henderson

México

Gerardo Michel

Raúl Takenaga

Marcela Fuentes

Marco Antonio Traslosheros

Federico Abarca

Estados Unidos

María Lameiro

Tom Kozlowski

Rodolfo Giacomán

Agustín de la Rosa

**Subcomité sobre Normas de Transporte Terrestre
Grupo de Trabajo No. 2
Armonización de pesos y dimensiones de vehículos**

**Informe sobre la reunión del 28 de mayo de 2003
San Antonio, Texas**

Los tres copresidentes, Jim March, de los Estados Unidos, Clement Thomas, de Canadá y Héctor Guerra Solalinde, de México, pronunciaron sendas alocuciones de apertura. En ellas se hizo hincapié en la necesidad de seguir identificando ámbitos en que el Grupo de Trabajo podría agregar valor e identificar productos específicos e hitos de orientación para futuras actividades. Cada uno de los tres países reconoce el hecho de que cabe prever un continuo aumento de los volúmenes de las cargas que se desplazan entre los tres países, y que una mayor compatibilidad de reglamentos de pesos y dimensiones, junto con otras normas aplicables al transporte por camión en los tres países contribuirá a dar mayor eficiencia al transporte de esas mercancías y a reducir los costos respectivos.

Ninguna organización no gubernamental se hizo presente en la reunión para exponer posiciones o brindar información relacionada con actividades del Grupo de Trabajo.

Jim March resumió debates realizados en las cuatro últimas reuniones del Grupo de Trabajo. Hizo mención al estado de dos informes producidos por el Grupo de Trabajo: una comparación de límites de pesos y dimensiones en los tres países y en estados y provincias de los mismos. El segundo fue un informe sobre criterios de desempeño que pueden servir de base para considerar el desempeño potencial y la pertinencia de futuros cambios de pesos y dimensiones de vehículos en los tres países. Ambos informes han sido actualizados recientemente, pero, en especial en el caso del informe comparado, es importante actualizarlo periódicamente. El Sr. March hizo mención a los esfuerzos realizados en los últimos años para identificar contradicciones en los reglamentos de pesos y dimensiones a escala regional, y al hecho de que en esa esfera pueden existir mayores oportunidades de armonización regional que para armonizar pesos y dimensiones a nivel nacional. Finalmente señaló que siguen pendientes varios temas planteados en reuniones anteriores, incluido el de la compatibilidad de los reglamentos referentes a autobuses de transporte interurbano y autotransportistas.

Representantes de cada uno de los países presentaron información actualizada e informes de situación sobre actividades referentes a pesos y dimensiones con posterioridad a la última reunión.

- En Canadá las cuatro provincias del Atlántico han armonizado la reglamentación sobre pesos y dimensiones, que entró en vigor en 2002. Esos pesos y dimensiones ya se han reflejado en la más reciente actualización de la comparación de los reglamentos de pesos y dimensiones en jurisdicciones de cada país. Esas provincias adoptaron también un acuerdo regional referente a normas de sobredimensionamiento y sobrepeso. Análogamente, las cuatro provincias occidentales elaboraron también un acuerdo regional sobre permisos de sobredimensionamiento y sobrepeso. Ontario y Quebec han venido trabajando en la armonización de elementos de sus reglamentos de pesos y dimensiones. Las reformas serán introducidas paulatinamente a lo largo de varios años. Se han planteado temas referentes al uso cada vez mayor de llantas "super-single" que los transportistas utilizan cada vez en mayor número para sustituir a las llantas dobles en ejes de tractores y remolques. Esas llantas brindan economías de costos, consumo de combustible y peso, pero se plantean dudas acerca de su impacto en el pavimento, en comparación con las llantas dobles clásicas. Se está comercializando una nueva generación de llantas "super-single", señalándose que es no menos inocua para el pavimento que las llantas dobles clásicas, pero no se han realizado pruebas con los pesos que soportan en algunas provincias canadienses. Se está realizando un estudio para investigar en mayor detalle el impacto en el pavimento de la llanta super single. Otro nuevo tema es el referente al uso de unidades dromedarias para transportar municiones. Una reciente resolución de la FHWA (Administración Federal de Carreteras) autorizó el uso de esas configuraciones, pero las mismas exceden los límites canadienses referentes a la distancia entre ejes. Canadá comenzó a revisar sus criterios de desempeño, en vigor desde 1987, para establecer si siguen siendo aplicables. En mayo de 2003 se realizó una reunión con participación de autoridades de Ontario y Michigán, para analizar cuestiones de armonización que podrían dar mayor eficacia al comercio transfronterizo. Se trata en parte de un proceso continuo de identificación de temas regionales que afectan a operaciones transfronterizas específicas.
- En México, a diferencia de lo que ocurre en Canadá y en los Estados Unidos, el Gobierno federal establece límites a los pesos y dimensiones de vehículos en todas las carreteras, salvo las estrictamente locales. Esto facilita en cierta medida el manejo de pesos y dimensiones por parte del Gobierno federal. El sector ha presionado en procura de mayores pesos de vehículos, pero se opuso resistencia a esas presiones. En enero de 2002 se dieron a conocer al público, para recibir comentarios, potenciales modificaciones de normas de pesos y dimensiones, pero no ha hubo consenso sobre esas reformas, por lo cual no fueron adoptadas. Se está realizando un nuevo estudio que será dado a conocer públicamente en procura de comentarios, pero se prevé que los límites de

pesos adoptados en 1997 no serán alterados. La cuestión de las llantas super single reviste interés también para México. Las pruebas sobre el impacto en el pavimento de esas llantas no son uniformes, por lo cual se están realizando estudios para evaluar más cabalmente ese impacto. También existe cierta preocupación acerca de la potencial seguridad de las llantas super singles. México está llevando a cabo un proceso de reclasificación de sus carreteras en tres categorías --primarias, secundarias y complementarias-- para las que habrá diferentes límites de pesos. Existen normas referentes a situaciones en que los camiones deben viajar en dos diferentes sistemas de carreteras. Anteriormente algunas carreteras eran clasificadas en categorías superiores a las reales, pero se está corrigiendo esa situación. También se está llevando a cabo un programa de modernización para introducir mejoras necesarias, incluidas mejoras en puentes, para dar cabida a los pesos de vehículos actualmente utilizados. Ha habido considerables mejoras en la tecnología usada para hacer efectivas las normas sobre pesos e inspección de vehículos. Se ha comprobado que las balanzas móviles son eficaces para reducir las infracciones a las normas sobre sobrepeso.

- En Estados Unidos no ha habido modificaciones sustanciales en los pesos y dimensiones de vehículos, a nivel federal, desde 1982, salvo en lo referente a la congelación, en 1991, de pesos, dimensiones y rutas de vehículos de combinación más largos. Existe un considerable debate en relación con los pesos y dimensiones entre los grupos de intereses, en el contexto de la consideración, en los Estados Unidos, de una reautorización en gran escala de programas de transporte por superficie. La propuesta de reautorización formulada por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos no contiene recomendación alguna sobre modificación de límites de pesos y dimensiones, y se concibe a los temas referentes a pesos y dimensiones como parte de un tema de mayor escala acerca de la manera de atender los volúmenes de cargas previstos en los próximos 20 años, que van en rápido aumento. Este tema deberá ser considerado dentro de un marco multimodal en que se consideren alternativas de inversiones en infraestructura, e importantes temas de seguridad, productividad y manejo ambiental. El reciente informe de la Junta de Investigaciones sobre Transporte, referente a dimensiones y pesos de vehículos, creó cierta polémica. En él se recomienda el incremento de pesos y dimensiones junto con un programa de permisos supervisado a escala federal, administrado por los Estados, para controlar las operaciones y evaluar los impactos del aumento de los límites de pesos y dimensiones.

Al analizar futuras actividades en general hubo respaldo para la elaboración de un folleto en que se indicaron los pesos y las dimensiones en que podrían operar cuatro configuraciones comunes de vehículos utilizadas en el transporte transfronterizo por camión. Muchos de esos pesos y dimensiones ya han sido tabulados en el borrador del Informe sobre Criterios de Desempeño de los

Grupos de Trabajo, pero pueden requerirse algunos agregados. Además, cada uno de los países procurará identificar rutas específicas en que se autoricen esos pesos y dimensiones. Ello brindaría a los operadores una guía útil sobre las rutas que pueden usar para cualquier cruce de frontera. Un representante del Departamento de Seguros de Texas indicó que un documento de ese género facilitaría a las compañías de seguros brindar seguros a los transportistas de México que operan en los Estados Unidos.

Se creará un grupo de trabajo técnico para sintetizar información sobre llantas super-single y para determinar si existen diferencias en el tratamiento de esas llantas que dificulten los viajes transfronterizos.

Los miembros del Grupo de Trabajo analizaron en detalle el plan de trabajo para el año próximo. Se adjunta una copia de ese plan de trabajo.

En noviembre se realizará una reunión de mitad de año en Phoenix, Arizona. La organizará Bernie Gazdzik, del Departamento de Seguridad Pública de Arizona.

**Subcomité sobre Normas de Transporte Terrestre
Grupo de Trabajo 2
Armonización de pesos y dimensiones de vehículos**

Plan de Trabajo para 2003

1. Convocar a una reunión del Grupo de Trabajo en noviembre de 2003, en Phoenix, Arizona, para analizar el avance en las actividades del plan de trabajo. Convocar a reuniones adicionales del SNTT 2, en la medida en que sea necesario, para tratar de alcanzar objetivos del plan de trabajo y analizar necesidades y prioridades de armonización de reglamentos.
2. Proseguir, en colaboración con otros niveles de Gobierno y del sector privado, la labor de identificación y análisis de cuestiones relacionadas con la armonización de pesos y dimensiones de vehículos en Canadá, México y Estados Unidos.
3. Examinar la posibilidad de celebrar reuniones anuales de interesados (con participación del sector público y del sector privado) en el marco de dos foros regionales:
 - Temas relacionados con viajes entre Estados Unidos y Canadá, y
 - Temas relacionados con viajes entre Estados Unidos y México
4. Facilitar reuniones con participación de entidades estatales, provinciales y del sector privado, para identificar posibilidades de eliminar impedimentos regionales relacionados con reglamentos de pesos y dimensiones de vehículos que dificultan un transporte comercial seguro y productivo en vehículos automotores. Se dará prioridad a los siguientes objetivos:
 - a. Proseguir el diálogo y el intercambio de opiniones entre el sector público y el sector privado dentro de la región que abarca Ontario, Quebec, Nueva York y Michigán, incluida la organización de:
 - Una reunión en que se pase revista a lo ocurrido con posterioridad a las reuniones realizadas en 2000 sobre oportunidades de armonización relacionada con pesos y dimensiones y/o impedimentos regulatorios dentro de la región, a través de un diálogo abierto con las comunidades de los transportistas y expedidores.

- Una sesión de intercambio de información entre Ontario y Michigán sobre las reformas de los reglamentos de pesos y dimensiones que se consideran en Ontario.
- b. Establecer diálogos e intercambio de opiniones entre el sector público y el sector privado dentro de la región que abarca los Estados de Nueva Inglaterra y las Provincias del Atlántico, para identificar oportunidades de armonización relacionada con pesos y dimensiones y/o impedimentos regulatorios.
 - c. Identificar las potenciales necesidades de diálogo e intercambio de opiniones entre el sector público y el sector privado sobre cuestiones referentes a pesos y dimensiones que puedan afectar al transporte entre México y los Estados Unidos, y la oportunidad y el formato pertinentes para esos debates.
5. Seguir identificando y tratando de resolver cuestiones relacionadas con tipos específicos de operaciones de vehículos comerciales motorizados, como autobuses interurbanos y autotransportistas. En cuanto sea necesario y conveniente, podrán formarse grupos de trabajo técnicos para abordar esos temas.
 6. Establecer un grupo de trabajo técnico para considerar los temas que rodean la adopción más generalizada de llantas "super single" en vehículos motorizados comerciales. Sintetizar información, estudios y otros materiales provenientes de los tres países relacionados con el uso de llantas "super single" para identificar eventuales problemas operacionales vinculados con el uso de esas llantas. Determinar si existen problemas vinculados con los pesos permisibles que afecten a tales llantas y por lo tanto a su uso entre diferentes jurisdicciones. Dar a conocer al Grupo de Trabajo los resultados preliminares de esas actividades en la reunión que el Grupo de Trabajo celebrará en el otoño, y recomendar todo trabajo adicional que pueda ser necesario para investigar con mayor detenimiento cuestiones vinculadas con el uso de llantas "super single".
 7. Actualizar la comparación de límites de pesos y dimensiones en Canadá, México y Estados Unidos, y aprobar el informe actualizado en la reunión que celebrará el Grupo de Trabajo en noviembre en Phoenix, y publicarlo en el sitio de Transport Canada en Internet una vez aprobado.
 8. Comenzar la elaboración de un folleto que contenga los pesos y dimensiones mínimos correspondientes a las cuatro configuraciones comunes de vehículos que operan en actos de comercio internacional entre Canadá, México y Estados Unidos. Comenzar la identificación de rutas en que puedan operarse vehículos de esos pesos y

dimensiones dentro de cada Estado o provincia. Informar sobre el avance logrado, en la reunión que celebrará el Grupo de Trabajo en noviembre. El objetivo último de este folleto es proporcionar toda la información que necesitarían los transportistas para establecer si pueden operar legalmente cuatro configuraciones comunes de vehículos.

9. Revisar y actualizar el borrador del informe sobre Criterios de Desempeño en Materia de Seguridad, como foco para el debate de cuestiones referentes a pesos y dimensiones, incluidos los siguientes:
 - a. Solicitud de comentarios a gobiernos, a la comunidad de los transportistas y a otros interesados, sobre la propuesta y sus consecuencias.
 - b. Seguir tratando de obtener apoyo de los gobiernos federales, estatales y provinciales en relación con los principios contenidos en los informes sobre Criterios de Desempeño en Materia de Seguridad.
 - c. Procurar la culminación del informe y su presentación a las autoridades del SNTT, con miras a su aprobación en 2004.
10. Seguir sirviendo de foro para un intercambio de novedades, modificaciones de reglamentos y políticas y resultados de estudios y otras actividades vinculadas con pesos y dimensiones de vehículos.

Grupo de Trabajo 5 del SNTT del TLCAN
Informe del Plenario
San Antonio, Texas, mayo de 2003

Elaboración de reglamentos internos

En el año de trabajo 2002-2003, las sesiones del grupo de trabajo del SNTT brindaron la oportunidad de que cada país tomara conocimiento de las últimas modificaciones del reglamento de transporte de mercancías peligrosas de los países del TLCAN. Este intercambio periódico de información brinda a las autoridades competentes de cada país mayor facilidad para dar a conocer a sus interesados problemas pertinentes que puedan afectar al comercio entre los países del TLCAN, y para comentar esos temas a los otros copresidentes. Aunque se ha alcanzado el objetivo del TLCAN de armonizar en forma considerable los reglamentos, en esa esfera aún existen diferencias, que subsistirán debido a las singulares necesidades internas de cada país y a factores políticos y económicos. La continua presencia del grupo de trabajo brinda la posibilidad de que los países del TLCAN intercambien información con respecto al continuo proceso de elaboración de sus reglamentos internos.

Colaboración en la elaboración del Reglamento Modelo de las Naciones Unidas

El Grupo de Trabajo del SNTT constituye también un excelente foro de debate de enmiendas y temas referentes al Reglamento Modelo de las Naciones Unidas para el Transporte de Mercancías Peligrosas. El Reglamento Modelo de las Naciones Unidas sirve de base para actualizar los reglamentos modales internacionales para el transporte de mercancías peligrosas, incluidas las Instrucciones Técnicas para el Transporte Sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea de la OACI (IT de la OACI) y el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG). El Reglamento Modelo de las Naciones Unidas sirve también de base para la modificación de los reglamentos de transporte de mercancías peligrosas internos de cada uno de los países del TLCAN. En consecuencia es importante establecer posiciones coordinadas sobre proyectos de modificaciones del Reglamento Modelo de las Naciones Unidas, a fin de tener en cuenta los intereses de América del Norte. México señaló su intención de asistir con mayor regularidad a reuniones del Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercancías Peligrosas (UN SCDE), y aseguró que estará presente en la venidera reunión del SCDE, en julio de 2003. Estas manifestaciones complacieron sobremanera a Estados Unidos y Canadá, que instaron a México a manifestar que asistiría regularmente a las reuniones del SCDE de las Naciones Unidas para brindar aportes a las modificaciones del Reglamento Modelo de las Naciones Unidas que en última instancia influyen de manera importante sobre los reglamentos de transporte de los tres países del TLCAN. En el curso de la reunión del Grupo de Trabajo, éste consideró las propuestas presentadas al Subcomité de Expertos de las Naciones

Unidas en Transporte de Mercancías Peligrosas, e intercambiaron opiniones sobre ellas. Estados Unidos dio a conocer el borrador de su estudio de posición relativo a todas las propuestas oficiales presentadas para la venidera reunión de las Naciones Unidas. Los miembros del grupo de trabajo consideraron que los temas revisten especial importancia para América del Norte.

Reglamento Modelo para América del Norte

El grupo prosiguió sus esfuerzos tendientes a crear una Norma Modela para América del Norte (conocida en inglés por sus siglas *NAMS*) en relación con el transporte de mercancías peligrosas; el mismo incluirá aspectos no abordados por el Reglamento Modelo de las Naciones Unidas, como normas específicas para el transporte por carretera y ferroviario (es decir carros-tanque y camiones-tanque de cargas). El grupo analizó la posibilidad de perfeccionar la *NAMS* de modo de centrar la atención principalmente en los ámbitos no abordados por el Reglamento Modelo de las Naciones Unidas. Se convino en que sería más fácil actualizar la *NAMS*, y el alcance de éste sería más práctico si se refiriera en forma más específica a los ámbitos de reglamentación omitidos en el Reglamento Modelo de las Naciones Unidas. El Grupo de Trabajo acordó dar nueva forma a la *NAMS*, convirtiéndolo en un régimen modelo de reglamentos de transporte por carretera y ferroviarios. Canadá presentó un proyecto de requisitos para el diseño, la construcción, la modificación, la inspección, las pruebas y la calificación de los contenedores de toneladas a los efectos de su aplicación dentro de la *NAMS*. El grupo de trabajo convino en que ese borrador podría servir de base para una propuesta dirigida al SCDE de las Naciones Unidas de modo de incluir requisitos para contenedores de varias toneladas en el Reglamento Modelo de las Naciones Unidas.

Guía de respuesta para emergencias

El grupo señaló como importante logro la creación y distribución de la Guía de respuesta para emergencias (conocida en inglés como la Emergency Response Guide o la ERG2000), elaborada conjuntamente por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos, Transport Canada y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México (SCT) a fin de que sea utilizada por personal de bomberos, de la Policía y de otros servicios de emergencia que sean los primeros en llegar a la escena del incidente de transporte relacionado con materiales peligrosos. Se trata principalmente de una guía para ayudar a los primeros en responder a una emergencia a (1) identificar rápidamente la clasificación específica del (de los) material(es) presente(s) en el incidente, y (2) protegerse y proteger al público en general en el curso de esa fase inicial de respuesta ante el incidente. La ERG es actualizada cada tres o cuatro años a fin de dar cabida a nuevos materiales y adelantos tecnológicos. Se prevé para 2004 la próxima versión. El grupo tomó nota con gran satisfacción de que el uso de la guía se ha ampliado bastante más allá de América del Norte, ya que ha sido adoptada por varios países de Sudamérica, Asia y Europa. Ha sido

publicada en inglés, español, francés, chino, ruso, holandés, coreano, tailandés, hebreo, polaco, italiano, alemán y varios otros idiomas. Su aceptación ha sido tan generalizada que fue preciso darle un nuevo nombre. La denominada en un comienzo "Guía de respuesta en caso de emergencias para América del Norte" ha sido red denominada "Guía de respuesta en caso de emergencias", dada su amplia utilización fuera de América del Norte.

Actualizaciones de vínculos con el sitio en Internet

Se proporcionan los siguientes sitios en Internet para la obtención de información adicional pertinente para la labor del Grupo de Trabajo 5:

<http://hazmat.dot.gov/TLCAN.htm> - Información general sobre el grupo de trabajo

<http://hazmat.dot.gov/guidebook.htm> - Información sobre la Guía de respuesta en caso de emergencias (Departamento de Transporte de los Estados Unidos)

<http://www.tc.gc.ca/canutec/en/guide/ERGO/ergo.htm> - Información sobre la Guía de transporte en caso de emergencias. (Transport Canada)

http://hazmat.dot.gov/hmt_security.htm - Información relacionada con seguridad

<http://www.unece.org/trans/danger/danger.htm> - Página inicial sobre mercancías peligrosas de las Naciones Unidas

<http://www.economia-noms.gob.mx/> - Normas mexicanas oficiales

GRUPO TRILATERAL DE ASESORÍA DE TRANSPORTE No. 2
CUESTIONES DE SEGURIDAD FERROVIARIA Y ECONOMÍA
28 DE MAYO DE 2003
SAN ANTONIO, TEXAS

Elaboración de normas

Estados Unidos informó a las delegaciones canadiense y mexicana sobre los procesos de elaboración de normas que se encuentran en diversos estados de preparación y guardan relación con operaciones ferroviarias transfronterizas:

- Pruebas de drogas y alcohol
- Resistencia a los choques de los equipos de registro de eventos
- Ruido de cabinas de locomotoras
- Reflectorización de equipos ferroviarios
- Bocinas de trenes

México informó al grupo sobre su actual programa de pruebas psicofísicas para trabajadores del transporte, incluidas tripulaciones de trenes, y los cambios que se propone introducir en materia de pruebas de drogas y alcohol.

El grupo analizó alternativas de pruebas de drogas y alcohol para tripulaciones canadienses y mexicanas que cruzan la frontera de los Estados Unidos, y Estados Unidos accedió a considerar esas opciones a los efectos de elaborar el texto definitivo de su reglamento.

Posibilidades adicionales de armonización

Canadá y Estados Unidos informaron a México sobre las deliberaciones que han venido manteniendo para identificar reglamentos que puedan hacerse más compatibles, a fin de mejorar las operaciones que se realizan atravesando la frontera entre Estados Unidos y Canadá. México accedió a revisar la lista para establecer si cualquiera de sus componentes afecta al tránsito a través de la frontera entre Estados Unidos y México, y a participar en debates sobre esos temas.

Procedimientos operacionales en fronteras

México dio cuenta de un examen interno realizado sobre requisitos de la SCT en cruces fronterizos, esperando que sea posible normalizar sus propios procedimientos en todos los cruces ferroviarios fronterizos. Esto llevó a un debate general sobre la medida en que los tres países aplican sus propios reglamentos y procedimientos de inspección en forma sistemática en todos sus cruces de fronteras. México accedió a enviar la matriz y el informe de su examen, y Estados Unidos y Canadá a evaluar sus propios procedimientos en Laredo y Detroit, dentro de un plazo de seis meses.

Planes de inspección conjuntos para el año venidero

Estados Unidos y México analizaron planes tendientes a realizar inspecciones conjuntas en lugares de fronteras y a establecer programas de capacitación para

inspectores sobre los procedimientos de inspección mutuos. (Problemas de asignación de fondos presupuestarios en México y Estados Unidos impidieron la mayor parte de esas inspecciones el año pasado). México también fue invitado como observador a inspecciones conjuntas Estados Unidos/Canadá.

Reglamentos de seguridad

Estados Unidos informó a Canadá y México sobre requisitos de seguridad en zonas de frontera.

Asuntos ferroviarios del TLCAN

Estados Unidos y México informaron al Grupo de Trabajo sobre los requisitos regulatorios que rigen la transacción KCS/Tex-Mex/TFM en los dos países. En Estados Unidos, la Junta de Transporte de Superficie tiene competencia en aspectos económicos de la consolidación financiera de KCS y Tex-Mex, en tanto que la Administración Federal de Ferrocarriles examinará el Plan de Aplicación de Medidas de Seguridad. En México, la SCT, Economía, y varios otros organismos examinarán los aspectos de competitividad y financieros de la propuesta.

Traveseros de carretones

Estados Unidos informó al grupo de trabajo sobre el problema de los altos coeficientes de fallas de traveseros de carretones en carros ferroviarios en la flota de América del Norte. La AAR ha tomado medidas para intensificar las pruebas y las reparaciones y reemplazos.

Grupo de Trabajo No. 4 del GTAT Ciencia y Tecnología

**San Antonio, Texas
28 de mayo de 2003**

Informe final

La reunión se inició con palabras de bienvenida y un examen del historial y el plan de trabajo quinquenal del GTAT No. 4. Las siguientes fueron algunas de las actividades del quinquenio:

- Armonización de las Comunicaciones a Corta Distancia Dedicadas (DSRC)
- Norma provisional de DSRC para aplicaciones múltiples
- Elaboración y pruebas conjuntas de DSRC en una aplicación de cruce de frontera
- Colocación de carteles electrónicos de materiales peligrosos

La última reunión del GTAT No. 4 se realizó en octubre de 2001. En ella se examinó la cuestión de la superposición con otros grupos, se reconoció la necesidad de consultas, y se confirmó la labor referente a cruces de fronteras de DSRC. Se incluyó como extensión la armonización de DSRC a 5.9 GHz, y se adoptó un proyecto de colocación de carteles electrónicos. Se planteó la cuestión de la seguridad como posible tema de reunión en el futuro..

El Grupo recibió también varias exposiciones destinadas a informar a los miembros sobre las actuales actividades de investigación y desarrollo, que podrían servir de base para futuras propuestas de estudios de colaboración, a saber:

De Canadá:

- Iniciativa Federal de Innovación
- Documento *Straight Ahead* de Transport Canada (Visión del transporte)
- Plan de investigación y desarrollo de STI para Canadá
- Proyectos de seguridad vial
- Programas de transporte sostenible
- Cooperación internacional

De México:

- Aplicaciones de tecnología de DSRC
- Desarrollo de arquitectura de STI
- Prevención de accidentes, incluidos Factores Humanos y Capacitación
- Mejoras de pavimentos
- Educación de la fuerza de trabajo
- Recopilación de datos sobre importaciones

De Estados Unidos:

Investigación y desarrollo de STI conjuntamente con la Unión Europea
Mecanismos de financiamiento de investigaciones para investigación y desarrollo
Elaboración de políticas de fletes
Proyectos de demostración de STI
Establecimiento de un Número Nacional de Información sobre Transporte ("511")

El Grupo reconoció la necesidad de actualizar su plan quinquenal e iniciar el proceso en virtud del cual el Grupo tomará parte en varios debates en profundidad, como los siguientes:

1. Armonización de DSRC, en especial migración a 5.9 GHz y aplicaciones múltiples.
2. Estados Unidos y Canadá presentaron informes sobre el Comité Técnico (CT) de ISO No. 204, haciendo hincapié en diccionario de datos y conjuntos de mensajes para Gestión de Flotas y Operaciones de Cargas, específicamente colocación de carteles electrónicos sobre materiales peligrosos y manifiestos electrónicos de cadenas de suministros.
3. Importancia de la participación en actividades referentes a normas por parte de cada país, activamente o como observadores.
4. Se llegó al acuerdo de que cada país producirá un estudio en que se identificarán recursos de Internet sobre investigación y desarrollo de transporte que puedan ser objeto de mutuo intercambio.

Como resultado de esos debates, el Grupo convino en:

1. Un Seminario y continua coordinación de las actividades referentes a la arquitectura de STI, incluida la armonización de características y atributos *clave* de arquitectura. (Considerar su incorporación en un evento existente).
2. El GTAT No. 4 comenzará a programar y realizar un seminario de STI para analizar la arquitectura de STI de cada país y las aplicaciones generales de STI pertinentes para SNTT, incluidas oportunidades y beneficios, uno de los cuales es la migración a 5.9 GHz. Se invitará al sector a poner a consideración del GTAT No. 4 comentarios y sugerencias de demostraciones. (Reunión independiente; debe decidirse la fecha y el lugar).
3. Una reunión para evaluar y actualizar el plan quinquenal de trabajo, incluida la agregación de aplicaciones y estrategias de seguridad de STI y capacitación y conjuntos de aptitudes de la fuerza de trabajo. (Reunión independiente; debe decidirse la fecha y el lugar).
4. Estados Unidos y Canadá elaborarán un estudio sobre oportunidad para que México actúe en mayor medida en TC204 de ISO, por ejemplo ingresando en TC204 como miembro P y participando en actividades

referentes a migración a 5.9 GHz y seguimiento y seguridad de la cadena de suministros.

5. Cada uno de los países elaborará un estudio en que se identificarán recursos de Internet (indicando el formato; por ejemplo referencia a vínculos para informes completos) sobre investigación y desarrollo en materia de transporte.

Grupo Consultivo de Transporte sobre Política Marítima y Portuaria (GTAT- 5)

1) Protección y seguridad marítima

El GTAT-5 realizó un detenido análisis de las novedades referentes a los nuevos requisitos de seguridad marítima emanados de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de los Estados Unidos. Examinamos el nuevo Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias (ISPS) del texto enmendado del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar [SOLAS] (Capítulo 11), y la Ley de Seguridad del Transporte Marítimo (MTSA). Tras un informe del representante del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, tanto Canadá como México dieron cuenta de las actividades similares de aplicación del Código ISPS realizadas en sus países. Todos estuvieron contestes en seguir intercambiando información sobre requisitos de seguridad y aplicación de normas de seguridad, con el objetivo acordado de establecer planes de ejecución paralelos. Este objetivo se considera especialmente importante dado el alto nivel normal de actividad marítima en el Golfo de México y en los Grandes Lagos. También se inició en México una reunión bilateral Canadá-Estados Unidos, ya programada, sobre esos temas (12 de junio). Se convino en realizar reuniones trilaterales a los efectos de llevar a cabo un proceso paralelo para la instalación y comunicación de datos referentes al código ISPS.

2) Documentos de identidad, visas y detenciones de marinos.

Pasamos revista a los actuales programas mundiales en la Organización Internacional del Trabajo (OIT) para dar una nueva redacción al Convenio 108 de ese organismo sobre los documentos de identidad de la gente de mar. Los tres países estuvieron de acuerdo en general en la necesidad de crear un nuevo documento seguro que establezca un medio de identificación positivo y verificable para los marinos. Se dieron generalizadas muestras de preocupación acerca de que si no se llega a un acuerdo en la OIT pueden proseguir las detenciones a bordo de marinos extranjeros en Estados Unidos. Los tres países se comprometieron a trabajar en procura de una exitosa negociación, en Ginebra, de un nuevo texto para el Convenio 108 de la OIT.

La delegación mexicana solicitó a la delegación de los Estados Unidos que remita al Servicio de Inmigración y Naturalización de los Estados Unidos una solicitud de eliminación del requisito de la visa para la gente de mar de nacionalidad mexicana y, como medida provisional, que amplíe por hasta cinco años el período de vigencia de esa clase de visas, conforme a lo concedido a algunos países de la Unión Europea. Además, México señaló que respaldará, en la Convención de la OIT que se celebrará en Ginebra, el proyecto de nuevo borrador del Convenio 106 de la OIT referente a documentos de identidad de la gente de mar.

3) Intercambio de personal técnico

Tras un debate sobre recientes experiencias de intercambio de personal de inspección de buques y control estatal de puertos, los tres países convinieron de que esa labor ha sido excepcionalmente valiosa. Acordamos mantener la práctica de intercambio de información. También convinimos en buscar nuevas vías para ampliar programas de cooperación entre dos o más de nuestras academias marítimas y otras instituciones de capacitación de marinos. Despertó especial interés la continua relación entre México y la Academia Marítima de California. Convinimos en examinar la factibilidad de reforzar las capacidades de intercambio de información a través de la Internet.

4) La “crisis” de los seguros

Mantuvimos un breve debate destinado a intercambiar opiniones e información sobre el precio y la disponibilidad de los seguros de “protección e inmunidad” (P&I) en el mercado marítimo. Como secuela de los hechos del 11 de septiembre, los “clubes” de P&I han aumentado las primas y reducido la disponibilidad de los seguros en algunos mercados.

5) Intercambio de datos

Nuestro debate sobre las medidas que ya hemos adoptado para proporcionar a cada país un acceso más expedito a nuestros datos marítimos (y de comercio marítimo) reforzó el debate anterior sobre la manera de enriquecer nuestros diversos sitios en Internet. Intercambiamos información sobre sitios en Internet y analizamos la labor que se está realizando para mejorarlos.

6) Otros organismos internacionales

En reconocimiento de la amplia gama de cuestiones de políticas que afectan al transporte oceánico internacional, intercambiamos información actualizada y opiniones sobre temas actuales en varios foros: OMC, OIT, APEC y OCDE. Tomamos nota de que en la OMC el proceso de intercambio de demanda y oferta incluye al sector de los servicios marítimos, pero que al parecer en la actualidad el movimiento (entre los sectores) es muy lento. En la OIT, además de la labor clave sobre la enmienda del Convenio 108, arriba señalada, se está realizando un esfuerzo tendiente a revisar, enmendar y modernizar varias docenas de convenios sobre beneficios para la gente de mar, concentrándolos en un único nuevo instrumento. El objetivo central de la OIT consiste en lograr un convenio que cuente con amplio apoyo de los gobiernos, de modo de lograr un gran número de ratificaciones. En relación con APEC analizamos el consenso emergente para incluir las cuestiones de seguridad con la labor continua referente a temas de transporte. Por último, en relación con la OCDE y su Comité de Transporte Marítimo, pasamos revista al actual programa de trabajo, en especial en el ámbito temático de las consecuencias económicas del transporte realizado en inobservancia de normas y de requisitos de seguridad.

7) Transporte marítimo de corta distancia

Canadá y México recibieron con entusiasmo un debate bastante prolongado sobre la iniciativa "Transporte marítimo de corta distancia", de los Estados Unidos. Como medio de aliviar la congestión del transporte terrestre, las opciones de la iniciativa parecen ser genuinamente promisorias y gozar de apoyo, especialmente en el contexto de asociaciones con compañías de camiones y ferrocarriles. Estados Unidos proporcionó a México y Canadá el borrador de un "Memorándum de Cooperación", solicitando a ambos países comentarios, agregados y supresiones. Todas las partes acordaron procurar que se suscriba cuanto antes el documento definitivo. México señaló su interés en suscribir el "Memorándum de Cooperación" en el contexto del TLCAN no bien se dé forma final al documento.

8) Futuro del GTAT-5

Por último, los tres países asociados del TLCAN reafirmaron su pleno apoyo a la continuación de las reuniones del GTAT-5, por tratarse de un valioso recurso de información. Dado el interés puesto de manifiesto por las tres delegaciones sobre temas referentes a puertos, y a la luz de la importancia de la relación y el comercio existentes entre los tres países se resolvió proponer la representación [en el GTAT-5] de autoridades gubernamentales e instituciones vinculadas con el sector del transporte a fin de abordar asuntos de temarios comunes a nuestros países.